

## Opsamling på dialogmøde om ”Entreprenører på eget sikkerhedscertifikat” Afholdt torsdag d. 28. januar 2016 hos Banedanmark

### Program for mødet

- 1) Velkomst og formål ved Martin Harrow, områdechef for Kvalitet & Sikkerhed
- 2) Rammer for eget sikkerhedscertifikat ved Claus Rene Pedersson, sektionschef i Kvalitet & Sikkerhed – Analyse, Beredskab & Risiko, Lars Axel Froberg, sektionschef i Kvalitet & Sikkerhed – Ledelsessystem, Audit & Udvikling samt Katrine Jensen, sektionschef i HR Udvikling
- 3) Oplæg til diskussion om udfordringer og muligheder ved at være på eget sikkerhedscertifikat

### 1) Velkomst og formål

Martin Harrow bød på Banedanmarks vegne velkommen til at mødet og præsenterede formålet med mødet: At få en dialog med entreprenører om muligheder, udfordringer og krav vedrørende eget sikkerhedscertifikat for entreprenører med egen/egne trækraftenhed/er.

Der er to muligheder i relationen mellem infrastrukturforvalter og entreprenører:

- 1) Entreprenører kører på infrastrukturforvalters sikkerhedscertifikat
- 2) Entreprenører kører på eget sikkerhedscertifikat

Banedanmark benytter sig pt. af mulighed nr. 1, hvor der købes eksterne ydelser fra entreprenører, der kører på Banedanmarks sikkerhedscertifikat. Dette giver Banedanmark en uheldig dobbeltrolle som både myndighed (ift. udstedelse af certifikater til at køre på Banedanmarks sikkerhedscertifikat) og kunde. Når entreprenører kører på Banedanmarks sikkerhedscertifikat, skal Banedanmark stå til ansvar for entreprenørernes kompetencer overfor Trafik- og Byggestyrelsen, hvilket er vanskeligt for Banedanmark at dokumentere.

### 2) Rammer for eget sikkerhedscertifikat

Banedanmark gennemgik med udgangspunkt i følgende bekendtgørelser rammerne for eget sikkerhedscertifikat, herunder krav til og muligheder med eget sikkerhedsledelsessystem samt uddannelse af lokomotivførere:

- [BEK nr 14 af 04/01/2007 - Bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder](#)
- [BEK nr 626 af 15/06/2012 - Bekendtgørelse om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneområdet](#)
- [BEK nr 985 af 11/10/2011 - Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere](#)

Se præsentation fra Banedanmarks gennemgang på side 3-9.

Banedanmark understregede, at man fortsat vil være uddannelsescenter for branchen selvom entreprenører får eget sikkerhedscertifikat. Den store forskel fra situationen pt. vil være, at Banedanmark ikke længere skal sætte rammer og retningslinjer for kørsel og uddannelse samt at varetagelsen af kompetencestyring af entreprenørernes medarbejdere placeres hos den enkelte entreprenør selv. Hvor Banedanmark i dag fastsætter kravene, vil entreprenører ved eget sikkerhedscertifikat og sikkerhedsledelsessystem få højere grad af fleksibilitet og mulighed for tilpasning til egne behov.

Dertil kommer, at eget sikkerhedscertifikat vil gøre det nemmere for entreprenører at køre på andre infrastrukturer i ind- og udland, da certifikatet relativt nemt kan overføres/udvides til andre infrastrukturforvaltere.



Det skal bemærkes, at Banedanmarks virke som uddannelsescenter for branchen omfatter teoriundervise, ikke kørerlærere jf. BEK 1029 - [Bekendtgørelse om godkendelse af uddannelsescentre, eksaminatorer, m.v. ved uddannelse af lokomotivførere på jernbaneanrådet](#).

### **3) Oplæg til diskussion om udfordringer og muligheder ved at være på eget sikkerheds-certifikat**

På baggrund af præsentationen om rammerne for eget sikkerheds-certifikat indbød Banedanmark deltagerne til dialog om udfordringer og muligheder ved eget certifikat. Der var to forhold, der primært optog de tilstedeværende entreprenører: Spørgsmålet om forsikring og de nuværende regler på området.

Flere entreprenører var optaget af, at de faste omkostninger ved at have og opretholde eget sikkerheds-certifikat ikke bliver for store, da det ellers vil blive urentabelt for virksomhederne. Visse af de deltagende entreprenører har undersøgt forsikringsdelen ved eget sikkerheds-certifikat og har fået oplyst, at startpræmien er mindst 1 million kr. Indtægten til denne præmien skal tjenes ind på få opgaver, og det blev påpeget, at hvis der stilles krav til entreprenører om eget sikkerheds-certifikat, vil kravet til forsikring kunne betyde, at udbuddet af små entreprenører bliver mindre, hvilket i sidste ende kan betyde større omkostninger for Banedanmark. Det blev også pointeret, at en entreprenør har fået af vide af sit forsikrings-selskab, at det ser sig nødsaget til at genforsikre sig i fald entreprenøren skal have eget sikkerheds-certifikat.

Banedanmark præciserede overfor deltagerne, at kun de entreprenører, der har egen trækraft og egne lokomotivførere, vil blive omfattet af betingelsen om at have eget sikkerheds-certifikat. Banedanmark pointerede også, at man er opmærksom på udfordringen med forsikringssummen og opfordrede til, at branchen sammen forsøger at finde en løsning, som er gangbar for alle.

En deltager spurgte til baggrunden for, at Banedanmark ønsker at ændre den nuværende situation, hvor entreprenører kører på Banedanmarks sikkerheds-certifikat. Banedanmark svarede, at det skyldes flere ting, bl.a.

- Når entreprenører kører på Banedanmarks sikkerheds-certifikat, er entreprenørens rullende materiel Banedanmarks ansvar. Det afføder flere udfordringer, bl.a. i relation til uddannelse ved ombygning af litra. Banedanmark er pt. ansvarlig for at sikre, at medarbejdere uddannes ved ombygninger, og det vanskeliggøres af, at Banedanmark ikke altid informeres, når en litra-ejer foretager ændringer på sit litra.
- Banedanmark har tilsynspligt overfor entreprenører, der kører på Banedanmarks sikkerheds-certifikat, og det er en tung administrativ byrde. Med det nuværende set-up er Banedanmark ansvarlig for at sikre, at alle entreprenører, der kører på Banedanmarks sikkerheds-certifikat, lever op til alle kravene i relation til certifikatet. Banedanmark vil foretrække at benytte disse ressourcer til at følge op på entreprenørens overholdelse af kontrakten med Banedanmark.

Afslutningsvist foreslog Banedanmark, at der afholdes endnu et dialogmøde om emnet, hvor Trafik- og Byggestyrelsen også deltager, så de kan kaste lys over uklarheder. Der var opbakning til forslaget, og det blev aftalt, at Banedanmark arrangerer dette møde.



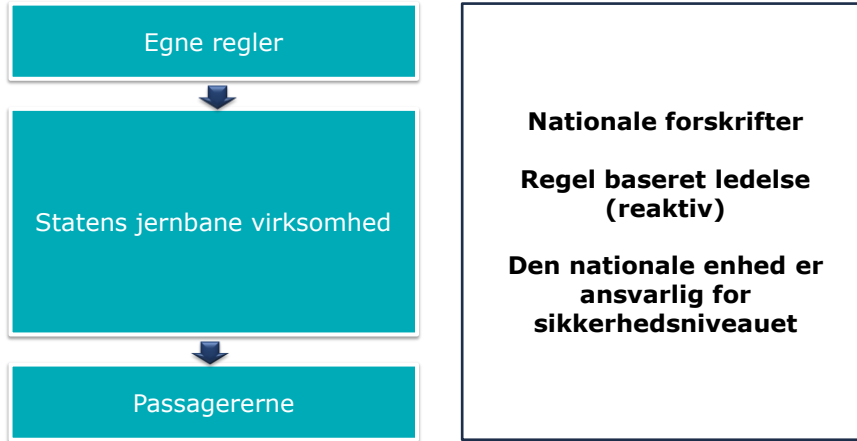
## Bekendtgørelse 626 af 15/06/2012

### *Sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder*

§ 3. Entreprenørvirksomheder, der i forbindelse med anlægs- og vedligeholdelsesarbejde for infrastrukturforvaltere, ønsker at udføre kørsel på eget ansvar med trækraftenheder og transport af materialer og udstyr, herunder troljer og anden skinnebåren materiel, som ikke fremføres ved egen kraft på jernbanen, skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen

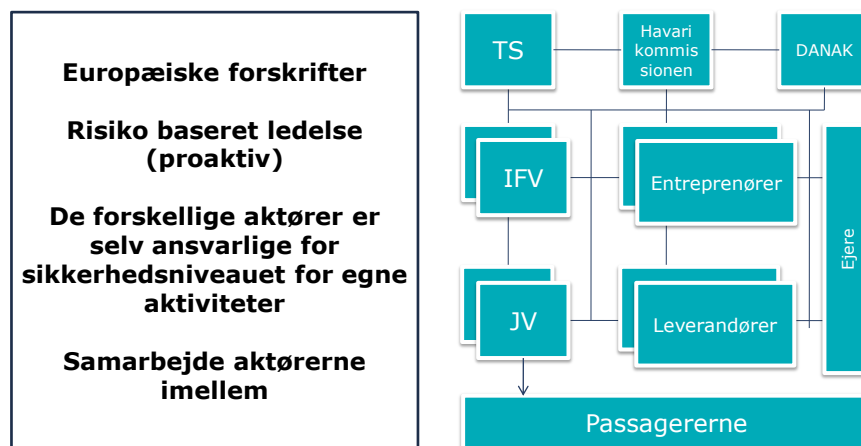
## Hvorfor skal vi have et sikkerhedsledelsessystem?

"Før-situationen"



## Hvorfor skal vi have et sikkerhedsledelsessystem?

"Fremtidige situation"



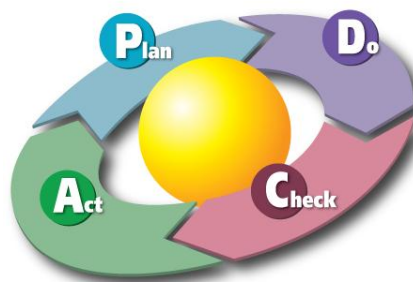
## Sikkerhedsledelsessystem

Systemets formål er at beskrive/have processer for:

- Hvem/hvad er vi?
- Hvor skal vi hen?
- Hvad/hvem/hvornår?
- Ensartet arbejdsgang
- Forbedre sig

## Sikkerhedsledelsessystem

Formålet med et sikkerhedsledelsessystem er at sikre en sikker drift af jernbanen



## Trafikstyrelsens vejledning

Det kan være hensigtsmæssigt at integrere sikkerhedsledelsessystemet med andre ledelsessystemer, der anvendes i virksomheden eller f.eks. have tilgang til dem fra samme platform eller indgangsbillede, såfremt systemet er elektronisk.

Systemet bør opbygges med udgangspunkt i virksomhedens behov, dvs. efter virksomhedens aktiviteter/risikoprofil og ikke efter bekendtgørelsens krav.

*Det væsentligste er, at systemet skal være "naturligt" at anvende – på lige fod med andre systemer, der anvendes i virksomheden.*

## Trafikstyrelsens vejledning

Det kan være hensigtsmæssigt at integrere sikkerhedsledelsessystemet med andre ledelsessystemer, der anvendes i virksomheden eller f.eks. have tilgang til dem fra samme platform eller indgangsbillede, såfremt systemet er

**Det væsentligste er, at systemet skal være "naturligt" at anvende – på lige fod med andre systemer, der anvendes i virksomheden.**

Systemet bør opbygges med udgangspunkt i virksomhedens behov, dvs. efter virksomhedens aktiviteter/risikoprofil og ikke efter bekendtgørelsens krav.

## Sikkerhedsledelsessystemet

Bekendtgørelse 14 af 04/01/2007

- **Sikkerhedsledelsessystemet**  
§9, §10
- **Planlægning**  
§11, §12, §13, §14
- **Iværksættelse og drift**  
§15, §16, §17, §18, §19, §20, §21
- **Kontrol og korrigerende handlinger**  
§22, §23, §24
- **Evaluering**  
§25

## Sikkerhedsledelsessystemet

### Bilag 1

#### Certifikatets del b)

##### Dokumentationskravet i henhold til bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 2 omfatter følgende:

- 1) Dokumentation for overholdelse af Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) eller dele af TSI'er og såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 2) Dokumentation for virksomhedens sikkerhedsregler og andre regler vedrørende virksomhedens drift, personale og rullende materiel, samt dokumentation for, hvordan sikkerhedsledelsessystemet sikrer overholdelsen af disse.
- 3) Beskrivelse af de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.
- 4) Beskrivelse af medkontrahenters personale som virksomheden anvender i forbindelse med driften, herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.
- 5) Dokumentation for, at medkontrahenten opfylder kravene i TSI'er og såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 6) Dokumentation for at de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften er behørigt godkendt, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 7) Dokumentation for at jernbanevirksomheden har overvågnings- eller vedligeholdelsesplaner for at sikre, at materiel, teknisk udstyr og anlæg bliver vedligeholdt og til enhver tid er funktionsdygtigt, samt dokumentation for overholdelse heraf.
- 8) Dokumentation for, at samarbejde om og køb af ydelser med et sikkerhedsmæssigt indhold hos en leverandør er fastsat i en skriftlig aftale, som definerer ydelsernes indhold og ansvar herfor.

## Sikkerhedsledelsessystemet

- 3) Beskrivelse af de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.
- 6) Dokumentation for at de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften er behørigt godkendt, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 7) Dokumentation for at jernbanevirksomheden har overvågnings- eller vedligeholdelsesplaner for at sikre, at materiel, teknisk udstyr og anlæg bliver vedligeholdt og til enhver tid er funktionsdygtigt, samt dokumentation for overholdelse heraf.

## Sikkerhedsledelsessystemet

- 4) Beskrivelse af medkontrahenters personale som virksomheden anvender i forbindelse med driften, herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.
- 8) Dokumentation for, at samarbejde om og køb af ydelser med et sikkerhedsmæssigt indhold hos en leverandør er fastsat i en skriftlig aftale, som definerer ydelseernes indhold og ansvar herfor.



## Uddannelse af lokomotivførere

- At uddanne lokomotivførere kræver en godkendelse som uddannelsescenter - bekendtgørelse 1029 – eller et tillæg til sikkerhedsgodkendelsen
- Godkendelsen giver mulighed for at afholde grunduddannelse og obligatorisk efteruddannelse
- Krav til vedligeholdelse af kompetencer er ikke omfattet af bekendtgørelse 1029
- Banedanmark fortsætter som uddannelsescenter for branchen. En entreprenør på eget sikkerhedscertifikat behøver derfor ikke være godkendt som uddannelsescenter eller få et tillæg til sikkerhedsgodkendelsen

## Uddannelse af lokomotivførere

En entreprenør på eget sikkerhedscertifikat:

- Fastsætter selv rammerne for, hvordan man vil efterleve bekendtgørelse 985
- Udsteder selv lokomotivførercertifikater
- Er selv ansvarlig for at dokumentere at lokomotivføreren har de kompetencer, der er påskrevet certifikatet